Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5413**

17. Wahlperiode 07. 04. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/5152 –

Zweite Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth (Bundesstraße 10)

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bau einer zusätzlichen Rheinbrücke auf dem Gebiet der Stadt Karlsruhe ist ein Projekt des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag. Es fand keine Aufnahme in den letzten Investitionsrahmenplan 2010.

Begründet wird das Vorhaben einerseits mit einer notwendigen Kapazitätssteigerung, die den angeblich wachsenden Pendlerströmen und zunehmenden Wirtschaftsverkehren der Region Rechnung tragen soll. Zum anderen soll sie als Ausweichstrecke für den Fall einer Komplettsanierung der bestehenden Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth dienen. Hinsichtlich des erwarteten Verkehrsaufkommens gibt es allerdings unterschiedliche Prognosen, die signifikant voneinander abweichen. So geht der raumordnerische Entscheid aus dem Jahr 2006 von einer Steigerung der Verkehrsbelastung bis 2025 um 25 Prozent auf 100 000 Fahrzeuge pro Tag (werktags) aus. Eine neuere Verkehrsprognose der PTV AG im Auftrag der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 2008 rechnet hingegen mit einem gleichbleibenden Verkehrsaufkommen. Hinsichtlich des Sanierungsbedarfs liegen keine konkretisierten Planungen vor.

Das Planfeststellungsverfahren soll laut einem Pressebericht der „BADISCHEN NEUESTEN NACHRICHTEN“ vom 2. März 2011 noch im März eröffnet werden. Doch obwohl das Planfeststellungsverfahren seit langem angekündigt wird, liegen der Öffentlichkeit bis zum heutigen Zeitpunkt keine aktuellen Informationen zum geplanten Trassenverlauf (inklusive der Anbindung an das Straßennetz auf Karlsruher Seite) und zum Zeitplan vor. Das Vorhaben ist seit Jahren insbesondere auf der badischen Seite sehr umstritten und wird vom Karlsruher Gemeinderat mehrheitlich abgelehnt.

1. Wie ist der aktuelle Sachstand für den geplanten Bau der zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth?

Das länderübergreifende Vorhaben befindet sich in der Planung. Die Straßenbauverwaltungen der beteiligten Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz haben im März 2011 jeweils die Einleitung der Planfeststellungsverfahren beantragt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. April 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Ist der Bundesregierung bekannt, dass der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe mehrheitlich eine zweite Rheinbrücke ablehnt und dies im Raumordnungsverfahren nicht berücksichtigt wurde?

   Wie bewertet die Bundesregierung dieses Vorgehen, und war dies der Bundesregierung bereits bekannt, als sie der vorgelegten Planungskonzeption für die zweite Rheinbrücke zugestimmt hat?

Die Raumordnung liegt in der Zuständigkeit der Länder. Da das Land Baden-Württemberg in eigenem Ermessen und in eigener Zuständigkeit für den Maßnahmenteil auf baden-württembergischer Seite auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens verzichtet hat, konnten diesbezügliche Bedenken des Gemeinderats der Stadt Karlsruhe dort auch nicht einfließen. Diese bekannten Bedenken sind im anstehenden Planfeststellungsverfahren abzuwägen.

3. Ist es in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland bereits vorgekommen, dass Bund und Land gegen den Willen einer Stadt in der Größe Karlsruhe eine Bundesstraße durch deren Gebiet gebaut haben?

   Wenn ja, wann und wo?

Der Bundesregierung sind keine derartigen Fälle bekannt.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Stadt Karlsruhe Eigentümerin von Grundstücken ist, die für den Bau einer weiteren Rheinbrücke zu enteignen wären, da mit einer Zustimmung des Gemeinderates zu einem Verkauf nicht zu rechnen ist?

Auch die privatrechtlichen Interessen von Kommunen werden bei Bundesfernstraßenplanungen berücksichtigt, ohne dass ihnen ein übergeordnetes Vetorecht zukommt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden alle Eingaben gewertet und abgewogen. Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses wäre notfalls ein Enteignungsverfahren – genau wie auch bei jedem anderen privaten Grundstückseigentümer – durchzuführen.

5. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, ob die zuständige Landesbehörde die von der Stadt Karlsruhe in Auftrag gegebene Verkehrsprognose (PTV AG, 2008) bei der Planung der zweiten Rheinbrücke berücksichtigt?

   Falls nicht, wie wird dies begründet?

Nach vorliegenden Erkenntnissen der Bundesregierung berücksichtigt die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg das von der Stadt Karlsruhe in Auftrag gegebene Gutachten (PTV-Gutachten) bei der Planung der zweiten Rheinbrücke nicht. In diesem Gutachten, welches insbesondere die großräumigen Verkehrsbeziehungen untersucht, werden die geplanten und in den Flächennutzungsplänen ausgewiesenen Siedlungsgebiete zwischen Knielingen und Wörth aus Sicht des Landes als Auftragsverwaltung in nicht ausreichendem Maß berücksichtigt.

6. Wie bewertet die Bundesregierung, dass auf der bestehenden Rheinbrücke Karlsruhe–Wörth gemäß Verkehrszählungen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz die Verkehrsmengen tendenziell stagnieren bzw. absinken?

   Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, ob diese von der zuständigen Landesbehörde bei der Planung für den rheinquerenden Verkehr im Raum Karlsruhe–Wörth berücksichtigt werden?

Die stagnierenden Verkehrszahlen auf der Rheinbrücke wie auch die täglichen Staus in der Spitzenstunde werden als Indiz gewertet, dass die Leistungsfähigkeitsgrenze der B 10 neben anderen Abschnitten im Bereich Karlsruhe auch im Abschnitt zwischen Wörther Kreuz und Anschlussstelle Knielingen West erreicht ist. Schon heute ist der Wirtschaftsraum Karlsruhe/Wörth durch eine nicht ausreichend leistungsfähige Verbindung beeinträchtigt. Es ist daher erforderlich, die Verkehrsverbindung zwischen Wörth und Karlsruhe durch einen leistungsgerechten Ausbau zukunftsfähig zu machen. Dieser Erfordernis hat der Gesetzgeber durch die Aufnahme der Maßnahme „2. Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth“ in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen Rechnung getragen.

7. Wie bewertet der Bund die Fernverkehrsrelevanz der geplanten Rheinbrücke und einer eventuellen Anbindung an die Bundesstraße 36?

   Ist bereits eine Überprüfung der zweiten Rheinbrücke im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung erfolgt, und falls ja, mit welchem Ergebnis?

Die Verkehrsbedeutung einer Straße als Bundesfernstraße kann sowohl durch das tatsächliche Verkehrsaufkommen als auch durch die der Straße zugedachte Verkehrsfunktion erreicht werden. Beide Kriterien stehen gleichberechtigt nebeneinander. Die Bestimmung der Funktion als Bundesfernstraße ergibt sich insbesondere auch aus den Festlegungen des vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz).

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ist abgeschlossen. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen wurden am 11. November 2010 dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vorgestellt. Diese Überprüfung erfolgte nicht für einzelne Maßnahmen, sondern betrachtete die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland.

8. Über welche Brücke soll die Bundesstraße 10 nach dem Bau der zweiten Rheinbrücke geführt werden, und welche Klassifizierung würden dann die bereits bestehende sowie die zweite Rheinbrücke zwischen Karlsruhe–Wörth jeweils haben?

Nach dem Bau der zweiten Rheinbrücke wird die bestehende Rheinbrücke weiterhin im Zuge der B 10 verlaufen. Um eine gleiche Benennung zweier parallel verlaufender Bundesstraßen zu vermeiden, wird die zweite Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth vorläufig unter der Bezeichnung B 10n weitergeführt.

9. Ist der Bund bereit, die Möglichkeit der Errichtung einer Ersatzbrücke für die bestehende Rheinbrücke oder einer temporär genutzten Behelfsbrücke für Sanierungsfälle als Alternative zum Bau einer zusätzlichen, auf Dauer angelegten Straßenbrücke zu prüfen?

   Falls nein, mit welcher Begründung?

Im Raumordnungsverfahren auf rheinland-pfälzischer Seite wurde neben der weiterverfolgten Trassenvariante (Variante I) auch die Parallellage zur bestehenden Rheinbrücke (Variante II) bewertet. Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird die Variante I als Vorzugsvariante ausgewiesen, da mit dieser eine maßgebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Entlastung der bestehenden B 9 und B 10 und Entlastung der Anwohner von Immissionen erreicht wird. Auf dieser Grundlage hat der Bund das Linienbestimmungsverfahren mit einer Bestätigung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens durchgeführt.

Eine Behelfs- wie auch eine Ersatzbrücke haben aus verkehrlicher Sicht die gleichen Wirkungen wie die unter Variante II im Raumordnungsverfahren untersuchte Parallellage einer Brücke. Es gelten daher die gleichen Abwägungsaspekte, die zu einer Priorisierung der Variante I führten. Die Untersuchung der Alternative Behelfs- bzw. Ersatzbrücke ist damit bereits erfolgt.

10. Aus welchen Gründen sollen zwei separate Planfeststellungsverfahren – eines in Baden-Württemberg und eines in Rheinland-Pfalz – durchgeführt werden?

    Liegen Erfahrungswerte für ähnlich geteilte Planfeststellungsverfahren länderübergreifender Straßenbauprojekte des Bundes vor?

    Wenn ja, welche?

Die Zuständigkeit für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren liegt, auch bei Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes, bei den Ländern. Diese bestimmen, welche Landesbehörden sachlich und örtlich zuständig sind. Die Regelungskompetenz ist insoweit auf den Bereich des jeweils eigenen Landes beschränkt (Territorialprinzip). Der räumliche Geltungsbereich von Hoheitsakten der Landesbehörden ist insoweit auf das eigene Landesgebiet beschränkt, wie keine anderen Bestimmungen staatsvertraglich vereinbart wurden.

Diese separaten Planfeststellungen sind bei Zuständigkeitsgrenzen überschreitenden Straßenbauprojekten nicht unüblich. Negative Erfahrungen zu diesen Projekten liegen der Bundesregierung nicht vor.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333